

REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

“PROYECTO DE LEY POR LA CUAL SE ADOPTAN MECANISMOS PARA LA REPOSICIÓN DEL PARQUE AUTOMOTOR DE SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE”

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA

DECRETA

TÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

CAPÍTULO I

OBJETIVO, DEFINICIONES Y ALCANCE

ARTÍCULO 1º.- OBJETIVO.- La presente ley tiene por objeto la adopción de medidas para La reposición de los vehículos de servicio público de transporte terrestre, encaminadas a garantizar la atención efectiva de la demanda, la actualización tecnológica de los vehículos, a mejorar las condiciones de seguridad en el tránsito y a la preservación del medio ambiente.

ARTÍCULO 2º. DEFINICIONES.- Para efectos de interpretación de la presente ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

DESINTEGRACIÓN FÍSICA: Proceso de destrucción de todos los elementos componentes de un vehículo hasta convertirlo en chatarra.

REPOSICIÓN: Sustitución de un vehículo de servicio público de transporte terrestre automotor que ha alcanzado el término de su vida útil, por otro vehículo nuevo.

VIDA ÚTIL: Periodo de tiempo medido en años durante el cual un vehículo puede operar cumpliendo correctamente las funciones para las cuales fue diseñado.

ARTÍCULO 3º.- ALCANCE. Las medidas adoptadas en la presente ley aplican a los vehículos de transporte registrados en el servicio público, en las modalidades de transporte de carga, transporte colectivo de pasajeros de radios de acción intermunicipal, municipal, distrital y/o metropolitano, de transporte individual y de transporte especial.

CAPÍTULO II

VIDA ÚTIL Y DESINTEGRACIÓN FÍSICA

ARTÍCULO 4º. VIDA ÚTIL DE LOS VEHÍCULOS DE TRANSPORTE COLECTIVO E INDIVIDUAL DE PASAJEROS Y DE SERVICIO ESPECIAL. La vida útil máxima de los vehículos de transporte terrestre de servicio público

colectivo de pasajeros de radios de acción intermunicipal, metropolitano, distrital y/o municipal, de servicio individual y de servicio especial será de quince (15) años. El Ministerio de Transporte y las autoridades metropolitanas, distritales y municipales, deberán exigir la desintegración física y la cancelación de la matrícula de los equipos cuando lleguen a esta edad.

PARÁGRAFO 1º.- Los vehículos que a la fecha de promulgación de esta ley se encuentren prestando el servicio de transporte público colectivo e individual de pasajeros y de servicio especial, tendrán la vida útil de 20 años.

PARÁGRAFO 2º. Los vehículos de servicio público colectivo de pasajeros de radio de acción intermunicipal, de servicio individual y de servicio especial, que a la fecha de promulgación de esta ley tengan edad superior a veinte (20) años, deberán ser retirados del servicio y sometidos al proceso de desintegración física, en las siguientes fechas:

31 de diciembre de 2010 modelos 1979 y anteriores

31 de diciembre de 2011 modelos 1980 a 1984

31 de diciembre de 2012 modelos 1985 a 1988

31 de diciembre de 2013 modelos 1989 a 1993

PARÁGRAFO 3º.- En ningún caso, podrá extenderse la vida útil por transformación, cambio de servicio, repotenciación, ni procedimiento alguno.

ARTÍCULO 5º. VIDA ÚTIL DE LOS VEHÍCULOS DE SERVICIO PARTICULAR QUE PRESTAN TRANSPORTE ESCOLAR.- Fijar en quince (15) años la vida útil de los vehículos registrados en el servicio particular que prestan servicio privado de transporte escolar.

PARÁGRAFO.- Los vehículos de servicio particular que a la fecha de promulgación de esta ley se encuentren prestando el servicio privado de transporte escolar, tendrán vida útil de 20 años y deberán ser retirados del servicio y sometidos al proceso de desintegración física en las fechas previstas en el parágrafo 2º del artículo 4º de la presente ley.

ARTÍCULO 6º. VIDA ÚTIL DE LOS VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE CARGA. La vida útil máxima de los vehículos de transporte terrestre de servicio público de carga será de treinta y cinco (35) años. El Ministerio de Transporte, deberá exigir la desintegración física y la cancelación de la matrícula de los equipos cuando lleguen a esta edad.

PARÁGRAFO 1º.- Los vehículos destinados al servicio público de transporte terrestre automotor de carga con edad superior a la establecida en el presente artículo, deberán ser retirados del servicio, en las siguientes fechas:

31 de diciembre de 2011 modelos 1964 y anteriores

31 de diciembre de 2012 modelos 1965 a 1971

31 de diciembre de 2013 modelos 1972 a 1978

A partir del año 2.014, deberán salir anualmente del servicio, los vehículos que lleguen a los treinta y cinco (35) años de vida.

~~**PARÁGRAFO 2º.-** En ningún caso, podrá extenderse la vida útil por transformación, repotenciación, cambio de servicio, ni procedimiento alguno.~~

ARTÍCULO 7º. DESINTEGRACIÓN FÍSICA. Todo vehículo de servicio público

de transporte terrestre de carga, colectivo de pasajeros con radios de acción intermunicipal, metropolitano, distrital y/o municipal, de servicio individual y de servicio especial, u otra modalidad que se reglamente que llegue a su vida útil establecida para cada modalidad en la presente Ley deberá ser sometido de manera obligatoria al proceso de desintegración física y a la cancelación de su matrícula.

PARÁGRAFO.- Podrán someterse al proceso de desintegración física los vehículos de que trata la presente Ley, antes de cumplir su vida útil.

ARTÍCULO 8º.- El proceso de desintegración física de los vehículos de las diferentes modalidades de que trata la presente Ley deberá ser reglamentado por el Ministerio de Transporte, en un término no superior a seis (6) meses contados a partir de la vigencia de la presente ley.

TÍTULO II

FONDO PARA LA REPOSICIÓN DE LOS VEHICULOS DE SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR

CAPÍTULO I

CREACIÓN, ADMINISTRACIÓN, COMPOSICIÓN Y FUNCIONAMIENTO

ARTÍCULO 9º.- CREACIÓN DEL FONDO. Créase el Fondo Nacional PARA LA Reposición del Parque Automotor de Servicio Público de Transporte Terrestre, para atender los requerimientos de la reposición del parque automotor de los vehículos de transporte público de carga, colectivo de pasajeros con radios de acción intermunicipal, metropolitano, distrital y/o municipal, de servicio individual y de servicio especial en el territorio nacional.

ARTÍCULO 10º.- NATURALEZA JURÍDICA. El Fondo Nacional para la Reposición del Parque Automotor de Servicio Público de Transporte Terrestre, será un fondo de naturaleza pública, sin personería jurídica, adscrito al Ministerio de Transporte.

ARTÍCULO 11º.- ADMINISTRACIÓN DEL FONDO. El Fondo Nacional para la Reposición del Parque Automotor de Servicio Público de Transporte Terrestre será administrado por una Sociedad Fiduciaria, debidamente autorizada para operar en Colombia por la Superintendencia Financiera y seleccionada por el Ministerio de Transporte mediante concurso publico.

PARÁGRAFO. La sociedad fiduciaria seleccionada por el Ministerio de Transporte deberá constituir como patrimonio autónomo el Fondo Nacional de Reposición del Parque Automotor de Servicio Público de Transporte Terrestre. El contrato que celebrarán los propietarios de los vehículos y la fiduciaria será el de fiducia mercantil de administración.

ARTÍCULO 12º.- FUNCIONAMIENTO. Las condiciones para la administración de los recursos del fondo serán establecidas en el pliego de condiciones que se adoptará para la selección de la sociedad fiduciaria.

ARTÍCULO 13º.- CUENTAS INDIVIDUALES. El Fondo Nacional para la Reposición del Parque Automotor de Servicio Público de Transporte Terrestre, estará conformado por cuentas individuales e independientes por cada

vehículo afiliado al mismo, en las cuales se depositarán los aportes obligatorios y/o voluntarios que hagan los propietarios de los vehículos del transporte público de carga, colectivo terrestre de pasajeros con radio de acción intermunicipal, metropolitano, distrital y/o urbano, de servicio individual y de servicio especial, así como los rendimientos financieros que se generen.

ARTÍCULO 14º.- APORTES OBLIGATORIOS. Los propietarios de los vehículos de servicio público de transporte colectivo de pasajeros con radios de acción intermunicipal, metropolitano, distrital y/o municipal están obligados a constituir una cuenta individual en el Fondo y realizar el aporte obligatorio al mismo. El Ministerio de Transporte determinará en el reglamento las condiciones, términos y procedimiento, entre otros, para la consignación de los recursos de aquellos vehículos cuyos propietarios están obligados a afiliarse al Fondo.

PARÁGRAFO 1º.- Los propietarios de los vehículos deberán afiliar sus vehículos dentro de los tres (3) meses siguientes a la fecha de expedición de la reglamentación que para el efecto expida el Ministerio de Transporte una vez seleccionada la Sociedad Fiduciaria que administrará el fondo.

Los vehículos que en el término señalado en este parágrafo no se hubiesen afiliado al Fondo previsto en esta ley, serán afiliados por parte de su respectiva empresa de transporte dentro de los quince (15) días siguientes; si vencidos estos términos aún no se ha afiliado al vehículo se le cancelará su tarjeta de operación.

PARÁGRAFO 2º.- La obligación de aportar cesa en el momento en que se efectúe la cancelación de la matrícula y la desintegración física del vehículo.

PARÁGRAFO 3º.- Los propietarios de vehículos que prestan servicio público de transporte en las modalidades de transporte de carga, individual de pasajeros y especial no están obligados a realizar este tipo de aportes a la cuenta individual de su vehículo.

ARTÍCULO 15º.- CÁLCULO DE LOS APORTES OBLIGATORIOS.- El porcentaje equivalente a la recuperación de capital que hace parte de los costos de capital dentro de la estructura de costos, será destinada a la reposición del vehículo. Las autoridades de transporte calcularán el porcentaje enunciado, de acuerdo con el procedimiento establecido por el Ministerio de Transporte.

ARTÍCULO 16º.- RECURSOS DE LOS FONDOS DE REPOSICIÓN EMPRESARIAL. Para los vehículos de servicio público colectivo de pasajeros de radio de acción intermunicipal y metropolitano, distrital y/o municipal harán parte de los recursos del Fondo Nacional de Reposición del Parque Automotor de Servicio Público de Transporte Terrestre, los recursos de los fondos empresariales constituidos por las empresas de transporte en desarrollo de la ley 105 de 1993 y 336 de 1996, así como los constituidos en desarrollo de la ley 688 de 2001

Dichas empresas deberán trasladar todos los recursos que venían recaudando, en un término no superior a los tres (3) meses siguientes a la afiliación del vehículo al Fondo creado por la presente ley.

ARTÍCULO 17º.- APORTES VOLUNTARIOS. Los propietarios de los vehículos que se afilien al Fondo para la reposición del parque automotor de

servicio público de transporte terrestre automotor de carga, colectivo e individual de pasajeros y de servicio especial, podrán aportar, periódica u ocasionalmente, sin límite de cuantía alguna, los aportes voluntarios.

ARTÍCULO 18º. DESTINO DE LOS RECURSOS. Los recursos de las cuentas individuales de cada vehículo, deberán ser utilizados por el propietario del vehículo, solamente para destinarlos a su reposición. Se le entregarán los recursos de los que disponga en su cuenta individual, luego de que efectúe el proceso de desintegración física y cancelada la matrícula del automotor.

PARÁGRAFO 1.- Estos recursos no podrán ser embargados bajo ninguna circunstancia.

PARÁGRAFO 2.- El propietario de un vehículo podrá retirar los recursos de la cuenta individual del Fondo, sin condición de reposición, siempre y cuando renuncie al derecho a reponer y previa la desintegración física del vehículo y la cancelación de la matrícula del mismo.

ARTÍCULO 19º. TRADICIÓN. La tradición del vehículo conllevará la tradición de la cuenta del vehículo en el Fondo respectivo. En consecuencia cualquier hecho o negocio que afecte la propiedad del vehículo deberá incluir los dineros que figuren en la cuenta individual del automotor.

CAPÍTULO II

OBLIGACIONES DE LAS EMPRESAS

ARTÍCULO 20º.- RECOLECCIÓN DE LOS APORTES OBLIGATORIOS. Las empresas de servicio público de transporte colectivo de pasajeros con radios de acción intermunicipal, metropolitano, distrital y/o municipal, están obligadas a recaudar los recursos obligatorios en los términos, y condiciones, que para cada modalidad determine el Ministerio de Transporte.

PARÁGRAFO.- Los aportes voluntarios podrán ser recaudados por las empresas y entregados a la fiduciaria el primer día hábil de cada mes o podrán ser entregados directamente por los propietarios a la sociedad fiduciaria en cualquier tiempo.

ARTÍCULO 21º.- CONSIGNACIÓN APORTES. La empresa deberá consignar el total del monto recaudado por vehículo durante el mes, los primeros cinco (5) días hábiles del mes siguiente en la cuenta del Fondo que se abrirá para tal fin. Su incumplimiento dará lugar a la imposición de una sanción de cien (100) salarios mínimos diarios legales vigentes por cada día de mora en hacer dicha consignación.

CAPÍTULO III

VIGILANCIA Y CONTROL

ARTÍCULO 22º.- CONTROL. Las Superintendencias Financiera y de Puertos y Transporte, ejercerán dentro de lo de su competencia el control y las facultades sancionatorias consagradas por la ley para la vigilancia de estos fondos y de las empresas a fin de verificar el cumplimiento de sus obligaciones según lo dispuesto en la presente ley, para lo cual deberán implementar un

sistema de información.

ARTÍCULO 23º.- SEGUIMIENTO. El Ministerio de Transporte solicitará informes sobre las medidas adoptadas por las respectivas autoridades municipales y/o distritales e informará de su incumplimiento a la Procuraduría General de la Nación para que esta adopte las medidas disciplinarias correspondientes.

ARTÍCULO 24º.- SANCIONES. El incumplimiento por parte de la empresa a cualquiera de las obligaciones previstas en la presente ley incluidas las determinadas en el artículo 30 acarreará una sanción de veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes por cada vez que incurran en tal incumplimiento.

ARTÍCULO 25º.- REVISOR FISCAL. El revisor fiscal de cada empresa certificará semestralmente los pagos efectuados por la empresa al Fondo, por medio de una comunicación escrita y dirigida al alcalde de la localidad respectiva con copia al Ministerio de Transporte.

TITULO III

FOMENTO DE LA REPOSICIÓN Y REDUCCION DE SOBRE OFERTA DE VEHICULOS DE SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE

ARTÍCULO 26º.- CREACIÓN.- Establézcase una cuenta para el fomento de la reposición y reducción de sobre oferta de vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor dentro del Fondo Nacional de Reposición del Parque Automotor de Servicio Público de Transporte Terrestre, cuyos recursos serán administrados por la Sociedad Fiduciaria que seleccione el Ministerio de Transporte, de acuerdo con lo previsto en el artículo 11 de la presente Ley.

La cuenta para el fomento de la reposición y reducción de sobre oferta de vehículos de servicio público de transporte terrestre automotor, deberá tener una sub-cuenta por cada una de las modalidades de servicio que trata la presente Ley.

ARTÍCULO 27º.- DESTINACIÓN DE LOS RECURSOS.- Los recursos de la cuenta para el fomento de la reposición y reducción de sobre oferta de vehículos de servicio público de transporte terrestre automotor deben destinarse para la reducción de la sobreoferta de vehículos en las diferentes modalidades y a la financiación de los pequeños propietarios de acuerdo a la reglamentación expedida por el Ministerio de Transporte.

ARTÍCULO 28º.- FUENTES DE RECURSOS.- La cuenta para el fomento de la reposición y reducción de sobre oferta de vehículos de servicio público de transporte terrestre automotor tendrá las siguientes fuentes de recursos, los cuales serán asignados a la sub-cuenta de cada una de las modalidades de servicio contempladas en esta Ley:

1. El 10% de los rendimientos financieros generados por el manejo de los recursos de cada cuenta individual de los vehículos afiliados, luego de descontarse el costo de administración correspondiente.
2. Los intereses moratorios que se generen cuando los aportes del Fondo no se consignen dentro de los plazos señalados en el reglamento del Gobierno

Nacional.

3. El cincuenta por ciento 50% de las multas impuestas y pagadas a las autoridades de inspección, vigilancia y control y que tuvieron como origen las infracciones a las normas de transporte.
4. El cien por ciento (100%) del valor que el Ministerio de Transporte fije por la expedición del manifiesto de carga para el transporte de carga y el cien por ciento (100%) del valor que se fije por las planillas de despacho para el transporte de pasajeros.
5. El cien por ciento (100%) del valor que se cobre por la expedición de otros documentos que a criterio del Gobierno Nacional se requieran en la operación.
6. Los demás que determine y/o asigne el Gobierno Nacional

ARTÍCULO 29º.- REGLAMENTACIÓN.- El Gobierno Nacional reglamentará la administración, el funcionamiento, políticas, planes y programas para el manejo de los recursos de la cuenta para el fomento de la reposición y reducción de sobre oferta de vehículos de servicio público de transporte terrestre automotor de acuerdo con lo previsto en la presente ley.

PARÁGRAFO.- Para tener derecho a la financiación a través de la cuenta para el fomento de la reposición de los vehículos de servicio público de transporte terrestre automotor, el vehículo deberá estar afiliado al Fondo y al día con los aportes obligatorios.

TITULO IV

DISPOSICIONES FINALES

ARTÍCULO 30.- FONDOS DE REPOSICIÓN DE LAS EMPRESAS. Las empresas de transporte público colectivo de pasajeros de radio de acción intermunicipal y metropolitano, distrital y/o municipal que, bajo lo estipulado en las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996 hayan constituido Fondos de Reposición y los fondos que se hayan creado en vigencia de la Ley 688 de 2001 deberán rendir cuentas a los propietarios de los vehículos sobre los dineros recaudados y el manejo que se les ha dado, debiendo responder de manera íntegra por los mismos, sin perjuicio de la sanción prevista en el parágrafo 2º del artículo 7º de la Ley 105 de 1993 y de las acciones a que haya lugar.

Se dejará constancia escrita de conformidad, en la rendición de cuentas, que se entregará al propietario, a la sociedad fiduciaria, a las autoridades locales competentes y al Ministerio de Transporte, quienes podrán solicitar explicaciones, aclaraciones y adelantar los trámites pertinentes, si descubriera irregularidad alguna.

Los fondos de reposición existentes deben entrar en proceso de liquidación después de entregar los recursos a la Sociedad Fiduciaria seleccionada, de conformidad con la normatividad vigente.

ARTÍCULO 31.- SISTEMAS DE TRANSPORTE MASIVO. El Ministerio de Transporte y las autoridades locales de transporte que adelanten procesos de racionalización y reorganización del transporte público de carga, especial, colectivo e individual de pasajeros, así como la implementación de sistemas de transporte masivo, podrán suspender el ingreso de vehículos de servicio

público nuevos y/o usados por incremento o reposición. De igual manera podrán ajustar las capacidades transportadoras de las empresas de transporte colectivo de pasajeros y especial con base en las tarjetas de operación expedidas a los vehículos vinculados a éstas.

ARTÍCULO 32º.- VIGENCIA Y DEROGATORIAS. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

Por el Gobierno Nacional

ANDRÉS URIEL GALLEGO HENAO

Ministro de Transporte

PROYECTO DE LEY No.

“POR LA CUAL SE ADOPTAN MECANISMOS PARA LA REPOSICIÓN DEL PARQUE AUTOMOTOR DE SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE”

EXPOSICION DE MOTIVOS

La operación del transporte es un servicio público, inherente a la finalidad social del Estado y sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades competentes, en cuya prestación juega un papel decisivo la participación del sector privado. La Ley en acatamiento de lo dispuesto en el artículo 24 de la Constitución Política, según el cual todo colombiano puede circular libremente por el territorio nacional, define este servicio como “... *una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios sujeto a una contraprestación económica ...*”.

Las disposiciones legales que regulan el transporte, le otorgan el carácter de servicio público esencial y resalta la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en lo que tiene que ver con la garantía de la prestación del servicio y la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones establecidas en la Constitución, la Ley y los reglamentos. El mismo ordenamiento destaca que la seguridad en el servicio, particularmente la relacionada con la protección de los usuarios, constituye prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte, lo cual se ajusta al mandato constitucional contenido en los artículos 2, 11, 24, 365 y 366 que le impone al Estado el deber de proteger la vida e integridad de todas las personas residentes en Colombia.

Tanto la Ley 105 de 1993, como la 336 de 1996, indicaron que el transporte es un servicio público esencial, que debe ser prestado en condiciones de seguridad, calidad y oportunidad, en el cual prima el interés general sobre el particular.

Como titular de esta cartera ministerial y en procura de afianzar los principios que rigen al servicio público del transporte se persigue a través de este proyecto, adoptar medidas que propendan por la optimización del parque automotor y hacer del sector un gremio competitivo, dados los avances que a

nivel mundial se vienen presentando en la economía y que cada vez se hace más dinámica, por tanto, es prioridad para el Estado Colombiano, el trámite de este proyecto de ley “POR LA CUAL SE ADOPTAN MECANISMOS PARA LA REPOSICIÓN DEL PARQUE AUTOMOTOR DE SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE”, que hoy me permito presentar ante el Honorable Congreso de la República para que sea debatido y tramitado.

Adoptar un mecanismo que verdaderamente permita la modernización del parque automotor, es una medida que traería grandes beneficios y desde diferentes ópticas, veamos: desde el punto de vista ambiental, se lograría reducir la contaminación, pues es sabido que un vehículo con ciertos años de vida, produce mayores emisiones contaminantes y por otro lado el contar con un parque automotor moderno, contribuiría a la disminución de la accidentalidad vial y a ofrecer comodidad al usuario, dando de ésta manera aplicación a uno de los principios que rigen al transporte.

Para lograr este propósito se deben simultáneamente implementar varias herramientas, a más de la necesidad de fijar una vida útil, se busca crear cultura de ahorro a los propietarios de vehículos, pero dando a su vez garantía de la forma como se deben manejar los recursos que para el efecto se pretenden canalizar.

Las medidas que se adoptan a través de este proyecto de ley se aplicarán a los vehículos de transporte registrados en el servicio público, en las modalidades de transporte de carga, transporte colectivo de pasajeros de radios de acción intermunicipal, municipal, distrital y metropolitano, de servicio individual y de transporte especial, con algunas particularidades algunos de ellos, como más adelante se expondrá.

En primera instancia es preciso señalar que para lograr los objetivos trazados en el proyecto en cuanto a garantizar la atención efectiva de la demanda, la actualización tecnológica de los vehículos, mejorar las condiciones en el tránsito y preservar el medio ambiente es necesario fijar la vida útil de los vehículos, por ello, se prevé una vida útil máxima de los vehículos de transporte terrestre de servicio público colectivo e individual de pasajeros de radio de acción intermunicipal, metropolitano, distrital y/o municipal y de servicio especial de quince (15) años, una vida útil máxima para los vehículos de transporte terrestre de servicio público de carga de treinta y cinco (35) años y diez (10) años la vida útil para los vehículos registrados en el servicio particular que prestan servicio de transporte escolar.

En cuanto a la necesidad de reducir el término de vida útil a 15 años, de los vehículos de transporte terrestre de servicio público colectivo e individual de pasajeros de radio de acción intermunicipal, metropolitano, distrital y/o municipal y de servicio especial es preciso traer a colación pronunciamientos de las autoridades ambientales que expresan el porqué es conveniente hacer esta reducción en la vida útil de los vehículos. Estos son pronunciamientos hechos por el DAMA con ocasión de un proyecto de ley que pretendía dejar indeterminado el tiempo de vida útil:

“Los estándares nacionales sugieren que el máximo de vida útil de estos vehículos debe ser de 10 años, si bien en algunos países de economías avanzadas deben salir de circulación a los 5 años, independientemente de su estado aparente. Las razones en que se fundan estos estándares, se justifican por las siguientes causas:

- *Cumplida la vida útil de los vehículos, el motor ha tenido que ser reparado o sustituido al menos tres veces.*
- *El sistema de seguridad (frenos, luces ópticas, etc.) ha sido reemplazado, al menos parcialmente, unas 20 veces.*
- *El sistema mecánico (ejes, transmisión, caja) ha tenido que ser reemplazado o reparado intensamente al menos tres veces.*
- *La silletería ha debido ser reparada o sustituida al menos cinco veces.*
- *La carrocería debería ser reparada al menos diez veces”.*

En legislaciones de otros países encontramos que el término de vida útil suele ser muy inferior a los 20 años fijados en nuestro país. Así, por ejemplo, la Ley de Transporte y Vialidad del Distrito Federal de Ciudad de México, estableció la vida útil de los vehículos de transporte de pasajeros en 10 años; la Ley Nacional 24.449 de Argentina, la fijó por el mismo término, es decir, 10 años permitiendo que la autoridad de transporte fijara un plazo menor; la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial del Salvador, la fijó en 15. La Administración de Tránsito Federal de Estados Unidos dispuso una vida útil de 12 años o 500.000 millas (articulados); 10 años o 350.000 millas (buses grandes); 7 años o 200.000 millas (medianos tipo buseta) y; 5 años o 150.000 millas (vehículos menor tamaño, tipo microbús).

La vida útil que contempla el proyecto de Ley, se aplicará para los vehículos que ingresen a prestar el servicio público de transporte, a partir de entrada en vigencia de la Ley. Respecto a la vida útil de los vehículos que actualmente están prestando el servicio público, se prevé unos años de transición para ser retirados de acuerdo al modelo del vehículo.

En lo concerniente a la desintegración física de los vehículos, se prevé un término de seis (6) meses a partir de la vigencia de la Ley para que el Ministerio reglamente el proceso a seguirse con éste propósito.

Para llevar a cabo el proceso de reposición se crean unos aportes de carácter obligatorio y otros de carácter voluntario que deberán realizar los propietarios de los vehículos afiliados al Fondo Nacional de Reposición del Parque Automotor de Servicio Público de Transporte Terrestre, cuya creación se realiza a través de esta iniciativa gubernamental con el propósito exclusivo de atender los requerimientos de la reposición, el cual será administrado por una entidad fiduciaria que será seleccionada mediante concurso público que deberá adelantar el Ministerio de Transporte.

Los aportes obligatorios que deberán realizar los propietarios de los vehículos afiliados serán determinados anualmente por el Ministerio y no podrá ser inferior al cinco por ciento (5%) del total de la tarifa o el flete que se cobra al usuario según el caso, por el servicio que se presta. Los aportes voluntarios, como su nombre lo indica serán las sumas que cada propietario desee abonar a la cuenta del vehículo afiliado. Así mismo harán parte de los recursos del fondo y para la reposición de los vehículos de servicio público colectivo de pasajeros de radio de acción intermunicipal, metropolitano, distrital y/o municipal, los recursos procedentes de los fondos empresariales constituidos al amparo de las leyes 105 de 1993, 336 de 1996 y 688 de 2001, los cuales deberán ser trasladados por las empresas en un término de tres (3) meses contados a partir de la fecha de afiliación del vehículo al fondo, so pena de ser sancionadas.

El programa de reposición que se pretende implementar a través de esta iniciativa gubernamental no se hace extensivo al transporte mixto, dadas las características particulares que ostenta ésta clase de servicio.

Un aspecto que se considera fundamental en esta iniciativa es la creación de una cuenta especial dentro del fondo Nacional de Reposición, la cual será alimentada con los recursos provenientes de los rendimientos financieros generados por el manejo de los recursos de cada cuenta individual de los vehículos afiliados, los intereses moratorios que se generen por el no pago oportuno de aportes a que están obligados los afiliados al fondo, el cien por ciento (100%) del valor de las multas que se impongan por infracciones a las normas de transporte y demás sanciones pecuniarias que se desprendan por la violación a las normas, con el propósito de reducir la sobreoferta de vehículos y financiar a los pequeños propietarios para la reposición de sus vehículos de acuerdo a la reglamentación que para el efecto expida el Ministerio de Transporte.

Expuesto lo anterior de manera atenta pongo a consideración del Honorable Congreso de la República el presente proyecto de ley, el cual contribuirá de manera efectiva a la modernización del parque automotor, mejoramiento de las condiciones de seguridad vial y ambientales, entre otras, para que sea discutido y aprobado en la presente legislatura.

ANDRÉS URIEL GALLEGO HENAO
Ministro de Transporte